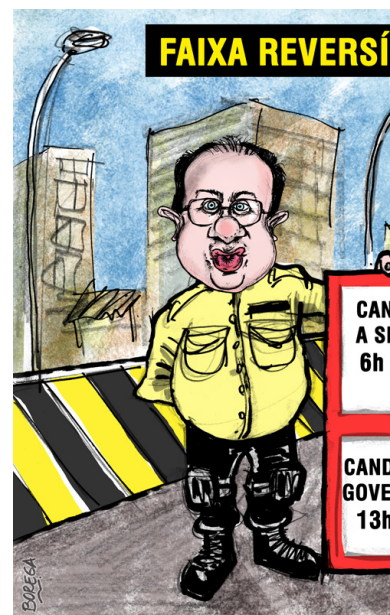




CHARGE DA SEMANA



André Pomponet

As necessidades e fragilidades logísticas de Feira

André Pomponet - 02 de abril de 2018 | 13h 04

Ninguém fala mais sobre os grandes investimentos em infraestrutura que foram anunciados no primeiro governo de Dilma Rousseff (PT). Em julho serão completados cinco anos da realização de uma festiva audiência pública para recolher propostas sobre os projetos, que estavam em fase de gestação. O evento foi tocado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e os dirigentes prometiam, naquela oportunidade, que as licitações seriam lançadas ainda no segundo semestre de 2013.

Segundo o que se anunciava, Feira de Santana seria interligada a quatro destinos diferentes por ferrovias. Eram eles: Ipojuca, na região do Grande Recife, em Pernambuco; Juazeiro e Petrolina, às margens do São Francisco, na fronteira da Bahia com Pernambuco; Belo Horizonte, a capital das Minas Gerais; e Candeias, na Região Metropolitana de Salvador.

A soma a ser aplicada no celebrado Plano de Investimento em Logística (PIL) era pra lá de vultosa: cerca de R\$ 91 bilhões, do Governo Federal, em valores da época. O governo pretendia seduzir investidores adotando Parcerias Público-Privadas (PPP), com prazo de concessão de 30 anos. A previsão para a conclusão das obras era muito ambiciosa: apenas cinco anos. Noutras palavras, as ferrovias deveriam estar, hoje, às vésperas da inauguração.

Estava-se, à época, na antessala da terrível recessão cujos efeitos se sentem até hoje. Só que, naquele momento, parecia que o Brasil tinha encontrado uma solução mágica para a questão da escassez de recursos. Todos – sobretudo os governantes – viviam embriagados pelo sucesso. O espaço para ponderação, portanto, era estreito e quem criticava costumava ser taxado de “pessimista”, “derrotista” ou “direitista”.

Delírio tropical

Lá adiante a crise estourou e o Brasil mergulhou em uma recessão profunda, talvez a mais feroz do período republicano. Fragilizada pela crise econômica e pela imperícia política, Dilma Rousseff foi escoraçada pelos antigos aliados, no controverso episódio do impeachment. Esses, no poder, têm foco na obra miúda, paroquial, clientelista e não em qualquer grande projeto de desenvolvimento.

A revolução ferroviária – digamos assim – porém, já tinha saído dos trilhos antes: fatores como dificuldade na concepção de projetos, incertezas na taxa de retorno e exagerada ambição nos prazos contribuíram para sua suspensão antes até da crise. Os investidores confiavam pouco no governo, que já patinava na burocracia e nos arroubos de dirigismo stalinista.

COLUNISTAS



César Oliveira

Juízes contra a impunidade

Da Bodega do Leegoza



André Pomponet

Passeio na orla do rio d

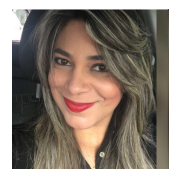
As necessidades e fragilidades logísticas de Feira



Valdomiro Silva

Bahia e Vitória não podem liderar seus grupos, no

Do correio ao inadaptado: equívocos dos atletas, i



Emanuela Sampaio

Beterraba By Home garande endereço em Salvador: décor será reinaugurado próximo dia 5 de abril

Dra Ana Mayra em mais

no exterior

AS MAIS LIDAS HOJE



A transição de governo conduziu do delírio para o vácuo: os antigos clichês das “soluções de mercado”, da “mão invisível” e outras fórmulas fáceis foram imediatamente resgatados pelo novo governo de plantão. Estabeleceu-se, portanto, um vácuo, apesar de toda a retórica enaltecendo os intrépidos investidores, que até aqui demonstram pouca disposição para coçar o bolso.

E o futuro?

A necessidade da discussão sobre investimentos para o desenvolvimento regional, porém, permanece colocada. Mais: é imprescindível, sobretudo porque o País precisa ampliar ou modernizar sua infraestrutura logística, sucateada nas últimas décadas. Apesar das propagandas e da retórica incessante, os resultados são pífios, conforme atestam, na Bahia, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), o Porto Sul ou a badalada ponte Salvador-Itaparica.

A Feira de Santana é estratégica em qualquer projeto de desenvolvimento econômico para a Bahia. Suas vantagens são sobejamente conhecidas: rede de comércio e serviços pujante, indústria consolidada e malha rodoviária densa e capilar, abrangendo rodovias federais e estaduais. Além, claro, da proximidade de centros urbanos dinâmicos como Salvador, Aracaju, Maceió, Recife e Juazeiro/Petrolina.

Hoje, o município apresenta algumas urgências em logística cruciais para impulsionar um novo ciclo de desenvolvimento: o imbróglio do aeroporto, subutilizado, a duplicação da BR 116 Norte – pelo menos até Serrinha – e a integração do município ao modal ferroviário, mesmo que numa dimensão bem mais modesta – e realista – que aquela proposta delirante do primeiro governo Dilma Rousseff.

Resta saber se algum dos candidatos a governador trará propostas concatenadas para o desenvolvimento do estado, incluindo aí a Feira de Santana.



País está perdendo ideia de instituição
Temer

- 2 Passeio na orla do rio do Prata
- 3 Manifestantes acendem velas para Mar Anderson no Brasil e no exterior
- 4 Estado australiano punirá com prisão p casos de pedofilia
- 5 Em pronunciamento na TV, Cármen Lúcia “tempos de intolerância” no país

LEIA TAMBÉM

André Pomponet

Passeio na orla do rio do Prata

Feira deve ter novo prefeito semana que vem

Católicos celebram Semana Santa, mas ódio se dissemina pelo País



[INÍCIO](#) [O TRIBUNA](#) [ANUNCIE AQUI](#) [EDIÇÃO IMPRESSA](#) [VOCÊ NO TRIBUNA](#) [FALE CONOSCO](#)

redacao@tribunafeirense.com.br

75 3225 7500
Av senhor dos passos, 407 - Sala 5, centro, Feira de Santana-BA

/Jornal Tribuna Feirense
[@tribunafeirense](#)

Tribuna Feirense © 2018. Todos os direitos reservados

